FAUT-IL CHANGER LE PRINCIPE DE LA DÉFENSE DE L'EMPIRE?

LE RAPPEL DE LA LOI NAVALE

La situation intérieure et extérieure de l'Empire britannique est-elle tellement modifiée depuis quinze ans qu'il faille changer la base de son organisation militaire?

En d'autres termes, les colonies doivent-elles abandonner le principe de la défense locale pour celui de la participation à la défense maritime, dont la Grande-Bretagne s'est jusqu'ici réservé la responsabilité exclusive et la direction absolue?

Les partisans de l'affirmative, c'est-à-dire de la révolution, invoquent l'accroissement rapide des flottes étrangères et particulièrement celui de la marine allemande. L'Angleterre, prétendent-ils, a perdu ou du moins est en train de perdre la "double puissance"—le *two standard power*.

Le ciel me garde de la folle prétention de m'ériger en juge de ces matières. Je laisse ce soin aux marins d'eau douce qui font et défont les flottes dans les bureaux de rédaction, les clubs et les parlements. Toutefois, ces loups de mer n'ayant jamais connu d'autres tempêtes que celles qui grondent au fond de leur encrier ou du verre d'eau sucrée ou de whiskey-soda où s'étanche l'ardeur de leur patriotisme, il est permis de ne pas attacher trop d'importance à leur opinion.

Mais ce qu'aucun observateur attentif ne peut ignorer, c'est que toute cette agitation, ces flots d'encre et d'éloquence, les divers projets et contre-projets de marine canadienne ou de contribution à la défense navale de l'empire, tout cela a surgi de la "panique allemande." La loi Laurier, prolongement de la résolution Laurier-Borden et de la proposition Foster, est le rejeton bâtard du faux patriotisme et de la peur irraisonnée, engendrés par le "péril allemand" et l'exploitation qu'en firent nos politiciens de toute couleur.

* * *

Et cette terreur du "péril allemand" d'où provenait-elle? De l'importance extrême attribuée aux Dreadnoughts et de la présomption que dans un nombre déterminé d'années, la flotte allemande compterait plus de Dreadnoughts que la flotte anglaise.

Or cette présomption, une autorité éminemment compétente, sir William White, ancien directeur des constructions navales du gouvernement britannique, en a démontré la fausseté. (1) Il a établi, avec preuves et chiffres à l'appui, que la construction des Dreadnoughts se poursuit aussi rapidement en Angleterre qu'en Allemagne et que, quant au nombre et à la valeur des autres types, la supériorité de la flotte anglaise demeure écrasante, le *two standard power* intact.

Ce témoignage est d'autant plus précieux que celui qui l'a rendu avait alors pris sa retraite, et ne pouvait être soupçonné de céder aux désirs de venir en aide au gouvernement qu'il servait. Il n'a été contredit, que je sache, par aucune autre autorité d'égale valeur.

Si, au dire de cet expert, M. Asquith, M. McKenna, M. Balfour, "et autres politiciens, innocents de toute science technique," au lieu d'affoler le peuple du royaume et des colonies, s'étaient seulement donné la peine d'étudier les faits et les chiffres et de les exposer clairement à la Chambre des Communes, il n'y aurait jamais eu "l'ombre d'une panique" à l'occasion du faux "péril allemand". Et par conséquent, pas de résolution Laurier-Borden, pas de loi navale, pas de Niobés-Lemieux, pas de Dreadnoughts-Graham, pas de projets de toute sorte germés dans le cerveau de politiciens et de journalistes canadiens, aussi *innocents*, pour le moins, de toute science technique que les politiciens anglais, mais infiniment plus coupables qu'eux de duplicité et de démagogie malsaine.

* * *

Sur l'autre point—la supériorité générale des Dreadnoughts sur les cuirassés de moindre dimension et les croiseurs rapides—sir William White affirme que, contrairement à l'opinion commune, cette supériorité est loin d'être démontrée.

A ceux des lecteurs que ces questions intéressent, aux hommes publics et aux journalistes qui désirent sincèrement chercher leurs inspirations en dehors de l'évangile des parties, des fonds reptiles ou des caisses électorales, je conseille la lecture d'une étude fort intéressante du capitaine Reid, parue dans la *Gazette* du 5 février. On y constatera ce qu'un autre homme compétent pense de notre folie navale en général et des Dreadnoughts en particulier. Il dit crûment que c'est plutôt une question de "*graft*" que de "*craft*"—en d'autres termes, que la science navale et la sécurité nationale sont sacrifiées à la cupidité des grands constructeurs de navires.

D'après l'analyse succincte que le télégraphe nous a transmise, il semblerait même que sur cette question de l'efficacité des Dreadnoughts, le pessimisme de lord Beresford rencontre et confirme l'optimisme de sir William White.

La critique du fougueux amiral porterait principalement sur la mauvaise formation des officiers et des ingénieurs, le défaut de méthode dans l'organisation générale, la rareté et le mauvais état des stations de charbon et d'approvisionnements, l'absence de cales de refuge pour les grands vaisseaux.

Et alors, en quoi, je vous le demande, la construction de nouveaux vaisseaux pseudo-canadiens, "amiral" Laurier, ou impériaux, "vice-amiral" Borden, ou anglo-canadien, "contre-amiral" Graham (du *Star*), remédierait-elle au déplorable état de choses décrit par lord Beresford?

* * *

De toute façon, sous l'un quelconque de ces régimes, nos vaisseaux,—canadiens, *pur sang*, métis ou quarterons,—seraient soumis, en temps de guerre, au commandement de l'amirauté anglaise. Au reste, du moment qu'on admet le principe de la participation des colonies aux opérations navales de la Grande-Bretagne, il n'en peut être autrement.

Sur ce point, l'opinion et la politique des autorités anglaises n'ont [illegible]

aussi *innocents*, pour le moins, de toute science technique que les politiciens anglais, mais infiniment plus coupables qu'eux de duplicité et de démagogie malsaine.

* * *

Sur l'autre point—la supériorité générale des Dreadnoughts sur

aussi *innocents*, pour le moins, de toute science technique que les politiciens anglais, mais infiniment plus coupables qu'eux de duplicité et de démagogie malsaine.

* * *

Sur l'autre point—la supériorité générale des Dreadnoughts sur les cuirassés de moindre dimension et les croiseurs rapides—sir William White affirme que, contrairement à l'opinion commune, cette supériorité est loin d'être démontrée.

A ceux des lecteurs que ces questions intéressent, aux hommes publics et aux journalistes qui désirent sincèrement chercher leurs inspirations en dehors de l'évangile des parties, des fonds reptiles ou des caisses électorales, je conseille la lecture d'une étude fort intéressante du capitaine Reid, parue dans la *Gazette* du 5 février. On y constatera ce qu'un autre homme compétent pense de notre folie navale en général et des Dreadnoughts en particulier. Il dit crûment que c'est plutôt une question de "*graft*" que de "*craft*"—en d'autres termes, que la science navale et la sécurité nationale sont sacrifiées à la cupidité des grands constructeurs de navires.

D'après l'analyse succincte que le télégraphe nous a transmise, il semblerait même que sur cette question de l'efficacité des Dreadnoughts, le pessimisme de lord Beresford rencontre et confirme l'optimisme de sir William White.

La critique du fougueux amiral porterait principalement sur la mauvaise formation des officiers et des ingénieurs, le défaut de méthode dans l'organisation générale, la rareté et le mauvais état des stations de charbon et d'approvisionnements, l'absence de cales de refuge pour les grands vaisseaux.

Et alors, en quoi, je vous le demande, la construction de nouveaux vaisseaux pseudo-canadiens, "amiral" Laurier, ou impériaux, "vice amiral" Borden, ou anglo-canadien, "contre-amiral" Graham (du *Star*), remédierait-elle au déplorable état de choses décrit par lord Beresford?

* * *

De toute façon, sous l'un quelconque de ces régimes, nos vaisseaux,—canadiens, *pur sang*, métis ou quarterons,—seraient soumis, en temps de guerre, au commandement de l'amirauté anglaise. Au reste, du moment qu'on admet le principe de la participation des colonies aux opérations navales de la Grande-Bretagne, il n'en peut être autrement.

Sur ce point, l'opinion et la politique des autorités anglaises n'ont pas varié depuis la date du mémoire du Comité de la défense coloniale. Et, après y avoir résisté en 1902 et en 1907, le gouvernement canadien a fini par y accéder.

A la conférence spéciale de 1909, où MM. Brodeur et F. Borden, allèrent exécuter le mandat que la Chambre leur avait confié par son voeu du 29 mars 1909 et d'où ils rapportèrent dans leurs flancs la fameuse loi navale, le ministre de la marine impériale, M. McKenna, déclara positivement qu'il "*a été reconnu par les gouvernements coloniaux qu'en temps de guerre les forces navales locales devraient être sous la direction générale de l'amirauté.*" (2)

L'arrangement conclu à Londres, l'an dernier, entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien ne laisse subsister aucun doute à cet égard:

16. *En temps de guerre, quand un Dominion aura mis à la disposition de l'amirauté anglaise une partie de sa marine de guerre ou toute autre marine, les navires formeront partie intégrale de la flotte anglaise pendant toute la durée de la guerre.* (3)

Ainsi, sous l'empire de la loi Laurier, nos marins et nos navires, notre sang et le produit de nos impôts, seraient livrés, en temps de guerre, à la discrétion absolue de l'amirauté, c'est-à-dire,—je ne crains pas de le répéter,—"*à l'autorité d'un corps que l'un des principaux officiers anglais accuse publiquement d'ignorance, d'incapacité et de trahison!*" (4)

* * *

Ainsi loin d'affaiblir la position que nous avons prise, les accusations de lord Beresford ne feraient que la fortifier.

Du reste, impérialistes ou nationalistes ne sauraient tirer de ces révélations de conclusions définitives, avant qu'une enquête sérieuse n'en ait démontré l'exactitude ou la fausseté.

Cette enquête, c'est au gouvernement anglais, maître absolu de la flotte anglaise, qu'il maintient avant tout pour assurer la sécurité du commerce anglais et la subsistance du peuple anglais, à la faire prompte et complète.

En attendant cette enquête, le moins qu'on puisse dire, c'est que si le réquisitoire de lord Beresford change quelque chose à la situation, ce n'est assurément pas dans un sens favorable à la loi Laurier. Il ne justifierait nullement M. Borden et ses collègues de conserver dans les statuts une loi qu'ils ont proclamée mauvaise et inefficace. Il n'excuserait nullement l'abstention ou le silence des députés de Québec, d'Ontario et d'ailleurs qui ont dénoncé la loi avant leur élection—espérons qu'aucun d'eux ne nous forcera à dire: *qui l'ont dénoncée simplement pour se faire élire.*

Quant à nous, nous continuons de dire: la loi est mauvaise, la loi doit être rappelée. *Delenda Carthago.*

Henri BOURASSA.

---

(1) Voir le "XIXth Century", d'avril 1909.
(2) "Conférence Impériale... 1909" — Livre Bleu No 29a. 1910—page 34.
(3) Texte publié par le "Canada" le 29 juillet 1911.
(4) Voir le "Devoir" du 2 février :—"Que vaut l'organisation navale de l'Angleterre ?"

N.B. Cet article était écrit et envoyé lorsque j'ai lu, dans les journaux de samedi, le discours retentissant de M. Winston Churchill à Glasgow. Indépendamment de sa portée considérable dans la politique internationale, ce discours du ministre de la marine semble contenir une réponse indirecte à lord Beresford et confirmer l'opinion rassurante de Sir W. White sur la suprématie de la flotte anglaise. Et surtout, il proclame hautement la détermination du gouvernement britannique de maintenir cette suprématie et l'efficacité des moyens qu'il a à sa disposition pour effectuer son dessein. C'est un magistral soufflet aux derniers croyants ou exploiteurs du "péril allemand." C'est un argument de plus en faveur du rappel de notre loi inutile, néfaste et grotesque. Nous y reviendrons.

H. B.